



Mémo du pilote VFR



2016/2017

Ce guide vous apportera sous forme synthétique les principales informations utiles **avant, pendant et immédiatement après** le vol en VFR de jour en France.

Cette version 2016-2017 du guide vous apporte sous forme synthétique les principales informations utiles avant, pendant et immédiatement après le vol en VFR de jour en France.

Dans un souci de simplicité il ne mentionne pas les particularités des autres types de vols (IFR, vol de nuit, étranger, voltige, hydravion, patrouille, vol au-dessus du niveau 100...).

Le format adopté (10 x 20 cm) lui permettra de trouver naturellement sa place avec vos documents de vol.

Pour votre sécurité l'usage des manuels de formation et surtout le maintien à niveau auprès de l'instructeur de votre club restent indispensables.

Daniel Vacher
Responsable sécurité

Photos : FFA/Yves Chevallier

PRÉPARATION DU VOL

Étapes	3
Documentation	4 à 5
Météo	6
Information	7
Piste	8
Classes d'espaces	9
Dérive	10
Vent, givrage	11
Conditions VMC	12
Plan de vol	13
I'M SAFE	14

PENDANT LE VOL

Information par radio	15
Fréquences spécifiques	15
Contact avec le SIV	16
Réglementation	17
Niveaux de croisière	18
Hauteurs minimales	18
Intégration	19

APRÈS LE VOL 20

AIDE MÉMOIRE 21

ABRÉVIATIONS 22

NOTES PERSONNELLES 23

Transmettez vos suggestions à : contactmemo@ffa-aero.fr
une équipe de pilotes vous répondra

Édition décembre 2015

ETAPES DE LA PREPARATION

- 1** Détermination du trajet et de l'altitude de sécurité
- 2** Recensement des terrains, impression des cartes VAC
- 3** Examen, impression des NOTAM
- 4** Examen, impression des transits maritimes (si nécessaire)
- 5** Recensement des zones traversées
- 6** Examen des cartes d'activité des zones « basse altitude » : Cartes AZBA
- 7** Examen de l'activité des zones réglementées
- 8** Examen: Sup AIP(1)
- 9** Tableau des lever et coucher du soleil
- 10** Consultation, impression du dossier météo
- 11** Préparation bilan masse et centrage, autonomie
Noter les terrains où l'on peut avitailler
- 12** Vérification des performances décollage, montée, atterrissage (selon le terrain utilisé)
- 13** Vérification de la documentation de l'avion et du pilote
- 14** Vérification des conditions d'expérience récente
- 15** Rédaction d'un Log de Navigation
- 16** Dépôt du plan de vol (si nécessaire):
Olivia, rubrique « Plan de vol » ou auprès du BRIA

(1) Sup AIP: Supplément à la Publication d'Information Aéronautique



Ma **documentation pilote** est elle à **jour** ?

4 PRÉPARATION DU VOL... Documentation

Avant d'envisager tout vol, vérifier les points suivants et la **validité** des documents.

POUR LE PILOTE

❖ Licence en cours de validité et assurance à jour
vérifiez que la qualification de classe est valide et compatible avec l'avion utilisé.

❖ Une pièce d'identité

❖ Attestation médicale à jour

Vérifiez que la date de fin de validité n'est pas échue, que les obligations complémentaires (emport de lunettes...) seront respectées.

❖ Capacité à voler

Forme physique et mentale, compétence suffisante pour le vol envisagé, conditions d'expérience récente pour l'emport de passagers (3 atterrissages et 3 décollages dans les 3 mois précédents...).

POUR L'AVION

Documents devant être à bord:

Pour tout vol

❖ Carnet de route et fiche de pesée

❖ Manuel de vol

❖ Plan de vol si établi.

Pour tout vol où les aérodromes de décollage et d'atterrissage sont différents :

❖ Certificat d'immatriculation

❖ Certificat de navigabilité et certificat d'examen de navigabilité

❖ Certificat acoustique EASA (si exigé)

❖ Licence de station d'aéronef

❖ Attestation d'assurance



Mon **certificat médical** est-il toujours **valide** ?

EN MATIÈRE D'ÉQUIPEMENT ET DE DOCUMENTATION MINIMUMS

❖ Cartes en cours de validité:

Échelle adaptée au vol pour le secteur survolé. Il est recommandé d'avoir la documentation pour rejoindre un aérodrome de dégagement en cas d'incident sur l'itinéraire.

❖ Présence de la pochette VFR SIA et du Guide Aviation de Météo-France (recommandé).

❖ Présence des équipements additionnels exigés dans certains cas (traversée maritime, survol de l'eau ou d'une région inhospitalière).



Information aéronautique : **toutes les heures**
sont en **UTC**

www.meteofrance.com

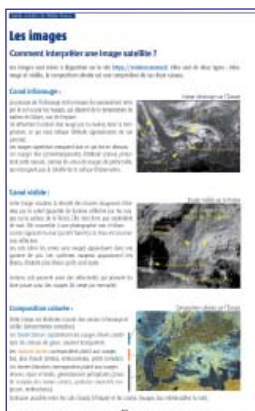
(pour la situation générale)

et **https://aviation.meteo.fr**

(pour le dossier météo)

Il est recommandé
d'avoir dans sa sacoche
LE GUIDE AVIATION
pour interpréter les
messages météo.

Téléchargeable sur
<https://aviation.meteo.fr>



Information météo par SMS

(0,50 € l'accès puis coût du SMS)

METAR (ou SPECI, TAF, SIGMET) suivi du
code OACI puis envoyer au 71002

Exemple: METARLFOT.

Prévisionniste: 0899 701 215

(2.99 € puis coût d'un appel local).

Consultez également les ATIS par
téléphone, leur numéro figure dans la
carte VAC.

Préparation en ligne :

OLIVIA : www.olivia.aviation-civile.gouv.fr
ou

www.sia.aviation-civile.gouv.fr
rubrique « Préparation en ligne ».



**Météo : Ai-je bien pris toutes les
informations ?**

www.sia.aviation-civile.gouv.fr

INFORMATION



Permet la consultation et l'impression :

- ✦ des NOTAM des terrains sur le trajet et à sa périphérie
- ✦ de l'activité des zones basse altitude (AZBA)
- ✦ de l'activité des zones réglementées
- ✦ des événements ponctuels (voir: Sup AIP)

Activité des zones de manoeuvre et ZBA (zones basse altitude) :

0800 245 466 (Serveur de la DIRCAM)

Vérifiez ces informations juste avant le départ



**Mon entraînement est-il suffisant ?
... voir avec l'instructeur.**

VERIFIER L'ETAT DE LA PISTE

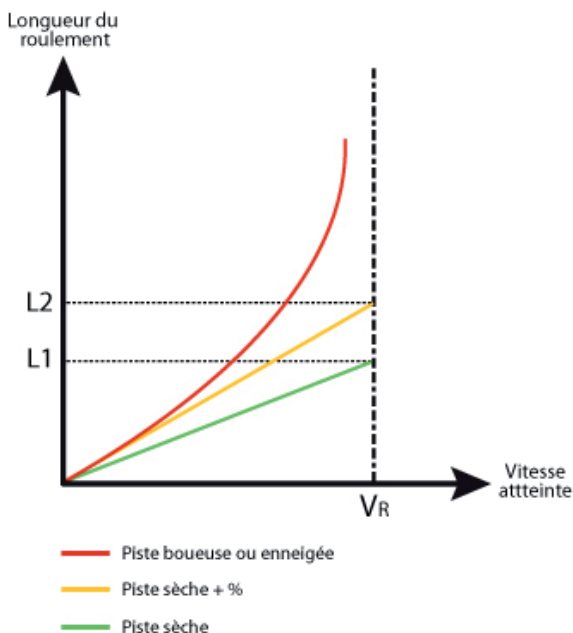
Une piste boueuse pénalise fortement les performances de décollage

La prise de vitesse en fonction de l'état de la piste

Voir la longueur de roulement dans le chapitre "performances au décollage" du manuel de vol et rajouter le pourcentage préconisé en cas de piste herbeuse ou humide.

La loi «Distance/Vitesse» au début de l'accélération est quasiment identique et n'interpelle pas même un pilote avisé.

Ce n'est parfois que peu avant V_R , alors qu'il est trop tard, qu'on comprend que l'appareil n'accélérera plus et ne pourra pas décoller.



voir l'article de Michel BARRY dans Info-pilote avril 2014



**Visite-prévol : l'ai-je faite
soigneusement et complètement ?**

Classes	Vols Admis	Services fournis par les organismes de la circulation aérienne		Obligation radio et clairance
		Contrôle	Information Alerte	
A	IFR	Séparation IFR/IFR	OUI	OUI
Interdite au VFR				
B	Tous les VFR	Séparation VFR/IFR et VFR/VFR	OUI	OUI
Non utilisée en France				
C	VFR	Séparation VFR/IFR Infos de trafic(1) VFR/VFR	OUI	OUI
	VFR spécial (en CTR)	Séparation VFR spécial/IFR Infos de trafic VFR spécial/VFR spécial	OUI	OUI
Non utilisé en France				
D	VFR	Infos de trafic(1) VFR/IFR VFR/VFR	OUI	OUI
	VFR spécial (en CTR)	Séparation VFR spécial/IFR Infos de trafic VFR spécial/VFR spécial	OUI	OUI
E	VFR	Infos de trafic (2) VFR/IFR	OUI	NON
F	VFR	NON	OUI	NON
Non utilisée en France				
G	VFR	NON	OUI (3)	NON

Nota: Limitation de vitesse à 250 kts sous FL100 (ou 10000 ft si TA > 10000 ft AMSL)

(1) Sur demande du pilote, le contrôle suggère une manoeuvre d'évitement

(2) Autant que possible

(3) Information si demandée par le pilote



Ai-je bien noté les changements de réservoir et vérifié l'autonomie restante?

10 PRÉPARATION DU VOL... Dérive, vent, givrage

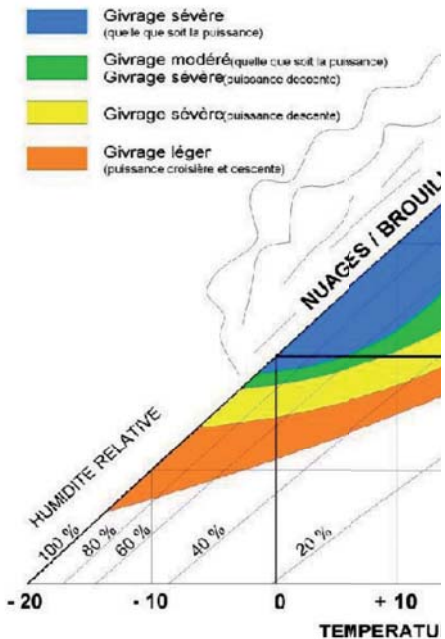
DÉRIVE

Angle au vent (α)	Axe $\pm 20^\circ$	30°	45°	60°	Travers $\pm 20^\circ$
$\sin \alpha$	0	0,5	0,7	0,8	1
$\cos \alpha$	1	0,8	0,7	0,5	0

Facteur de base:	$F_b = 60/V_p$
Dérive maximum (Xmax):	$V_w \times F_b$
Dérive effective (X sur axe):	$X_{max} \times \sin \alpha$
Vent effectif sur axe:	$V_w \times \cos \alpha$
Vent de travers:	$V_w \times \sin \alpha$
Tsv (mn) =	$D(Nm) \times F_b$

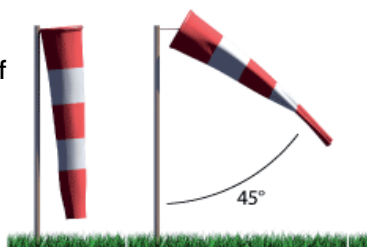
GIVRAGE

Evaluation du risque à titre indicatif



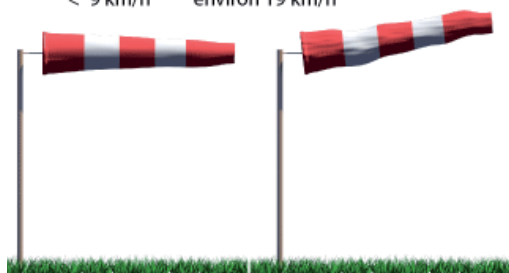
Ai-je calculé la **masse** et le **centrage** de l'avion ?

VENT à titre indicatif



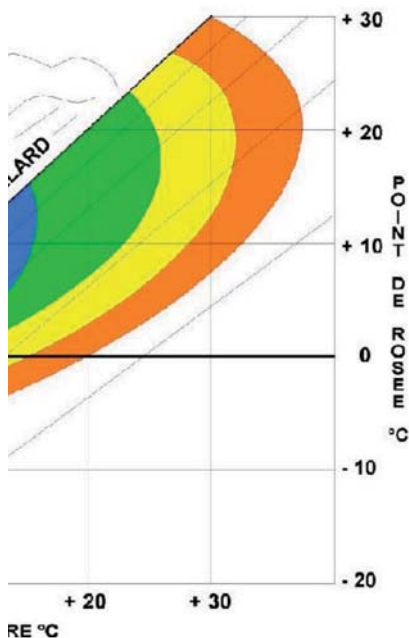
< 5 kt
< 9 km/h

environ 10 kt
environ 19 km/h



environ 20 kt
environ 37 km/h

> 25 kt
> 46 km/h



La comparaison de la température avec la température du point de rosée est un indice précurseur du givrage carburateur.



Fort vent de travers : ma maîtrise est-elle suffisante ?

12 PRÉPARATION DU VOL... Conditions VMC et limitation de vitesse

Classes d'espace Aérien	A B C D E	F, G Au-dessus du plus haut des 2 niveaux: 3000 ft AMSL ou 1000 ft ASFC	F, G Au-dessus du plus haut des 2 niveaux: 3000 ft AMSL ou 1000 ft ASFC
Distance par rapport aux nuages	1 500 mètres horizontalement 300 mètres (1 000 ft) verticalement		Hors des nuages et en vue de la surface
Visibilité en vol	5 km au-dessous du FL 100 (ou 10 000 ft si l'altitude de transition est supérieure à 10 000 ft) 8 km à/et au-dessus du FL 100 (ou 10 000 ft si l'altitude de transition est supérieure à 10 000 ft)		si $V_i \leq 140$ Kt 1 1 500 m (800 m pour les hélicoptères) si $V_i > 140$ Kt 5 Km dérogation : - plus de 15 Km d'un terrain : 30 secondes de vol - arrivées/départs : 30 secondes de vol
Limitation de vitesse	250 Kt au dessous du FL 100 (ou 10 000 ft si l'altitude de transition est supérieure à 10 000 ft)		

VFR spécial: lors de la traversée d'une CTR, si les conditions que vous constatez nécessitent le VFR spécial (plafond moins de 1500 ft et ≥ 600 ft ou visibilité inférieure à 5 km) pensez à le demander au contrôleur même si celui-ci, compte tenu des conditions qu'il constate dans son champ visuel, n'en a pas fait mention.

LES CONDITIONS VMC EN ESPACE



Les conditions se dégradent : **je fais demi-tour !**

Il est exigé pour :

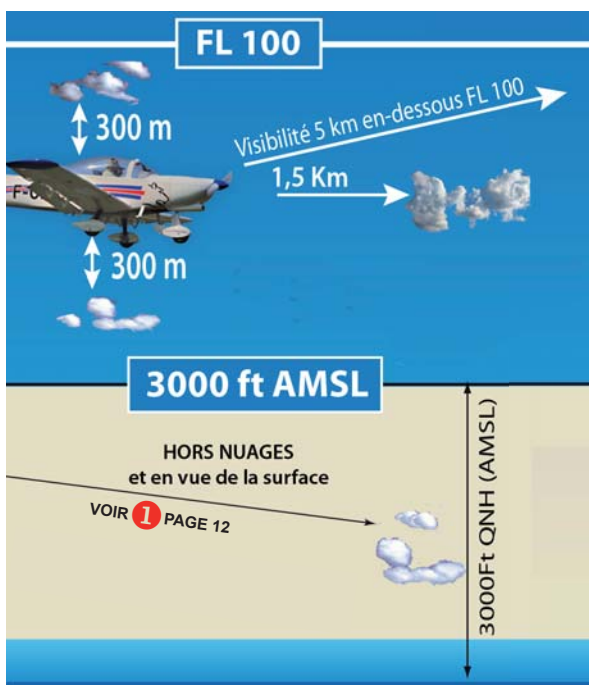
- ✦ Les vols vers l'étranger
- ✦ Les traversées maritimes et le survol de régions inhospitalières

Il peut l'être aussi dans des cas particuliers, se tenir informé.

Activation (dès décollage) et clôture (dès atterrissage) sont obligatoires

Les dépôts de plan de vol (une heure mini avant le départ pour les vols avec franchissement de frontière) peuvent se faire via OLIVIA ou auprès du BRIA de rattachement (voir coordonnées sur la carte VAC) Le départ est effectif au moment où l'avion quitte le parking.

NON CONTRÔLÉ



Suis-je en forme, physiquement et mentalement ?

I'M SAFE

D'origine US facile à mémoriser et littéralement
« Je suis en sécurité »

I

Impératifs / Incertitudes

Ai-je des obligations après vol qui peuvent peser sur mes décisions en vol ? (Objectif destination)
De quelles incertitudes dois-je tenir compte (Marges horaires ...)

M

Maladie / Médicaments

Suis-je malade ou en passe de l'être ?
Ai-je pris des médicaments ou un traitement qui peuvent influencer sur mon aptitude à réaliser le vol projeté, quels effets secondaires ?

S

Soucis / Stress

Ai-je des soucis personnels et/ou professionnels susceptible de réduire ma vigilance et/ou ma disponibilité ?

A

Alimentation / Alcool

Ai-je suffisamment mangé aujourd'hui ?
Ai-je prévu un en-cas (nourriture et boisson) me permettant de lutter efficacement contre l'hyperglycémie et la déshydratation ?

F

Forme / Fatigue

Suis-je suffisamment en forme pour réaliser le vol projeté ?
Comment prendre en compte la fatigue en cours de vol si étape longue, charge de travail élevée ou conditions de vol difficiles (météo etc ...) ?

E

Expérience / Erreurs

Mon expérience totale, récente et sur la machine sont-elles suffisantes ?
Quelles erreurs particulières suis-je susceptible de commettre aujourd'hui ?

SIV ou FIC : voir les fréquences sur la carte 1/50000e, sur le cartouche en bordure du trait qui limite les SIV ou sur le tableau en légende qui récapitule les fréquences.

ATIS : voir la fréquence sur la carte VAC

STAP : voir la fréquence sur la carte VAC, déclenchement 3 coups d'alternat en moins de 5 secondes.

PENDANT LE VOL... Fréquences spécifiques

VOLMET

✦ Bordeaux	127.000	126.400
✦ Marseille	128.600	127.400
✦ Paris	125.150	126.000

TRANSPONDEUR

✦ VFR France:	7000
avec alticodeur ou code assigné par l'ATC	
✦ Détresse et urgence :	7700
✦ Panne radio :	7600

PLATEFORMES SANS FREQUENCE ATTRIBUEE

✦ Altiports et Altisurfaces :	130.000
✦ Aérodrome :	123.500

URGENCE

✦ Utilisez votre fréquence actuelle, à défaut, la fréquence de détresse :	121.500
---	---------

VOR OU ADF OU LOC

- ✦ Vérifier l'absence de Flag sur l'indicateur VOR.
- ✦ L'absence de signal d'identification signifie l'indisponibilité du VOR ou de l'ADF: les informations du récepteur sont alors erronées.



Dans la mesure du possible je vole au minimum à 1500 ft ASFC

RAPPEL DES RÈGLES PRINCIPALES QUI RÉGISSENT LE CONTACT AVEC LES SIV

- ❖ **Contacter dès l'arrivée dans la zone de responsabilité du SIV, rester à l'écoute jusqu'à la clôture**
- ❖ **Informations à transmettre : le message standard lors du contact avec tout organisme**
- ❖ **Informé en cas de changement significatif d'un paramètre (cap, altitude)**
- ❖ **Le fait d'être en contact avec le SIV, lequel fournit des informations de trafic, ne modifie pas la responsabilité du pilote**
- ❖ **Les évitements sont de la responsabilité du pilote**
- ❖ **L'obtention de la clairance pour pénétration dans des zones réglementées non gérées par le SIV est de la responsabilité du pilote (le SIV se charge parfois de l'obtenir)**
- ❖ **L'action de quitter en sortie de zone est de la responsabilité du pilote (même si très souvent le SIV prend l'initiative)**
- ❖ **Toujours s'assurer de l'accusé de réception du contrôleur lors de la clôture (pour éviter le déclenchement des recherches).**



**Les conditions se dégradent : je fais
demi-tour !**

LA RADIO EN ZONES CONTRÔLÉES OU SIV



Quitter en sortie et s'assurer de l'accusé de réception du contrôleur (pour éviter le déclenchement des recherches)

SIGNAUX AU SOL



Délimitation de zones impropres aux aéronefs



Interdiction d'atterrir

ÉVITEMENTS



Face à Face
Chaque aéronef vire par la droite.

Route convergente

L'aéronef qui voit l'autre aéronef à sa droite doit s'écarter. L'aéronef prioritaire ne doit pas changer de route ou d'altitude.



Dépassement

Il se fait par la droite, l'appareil dépassé a priorité

TURBULENCE DE SILLAGE



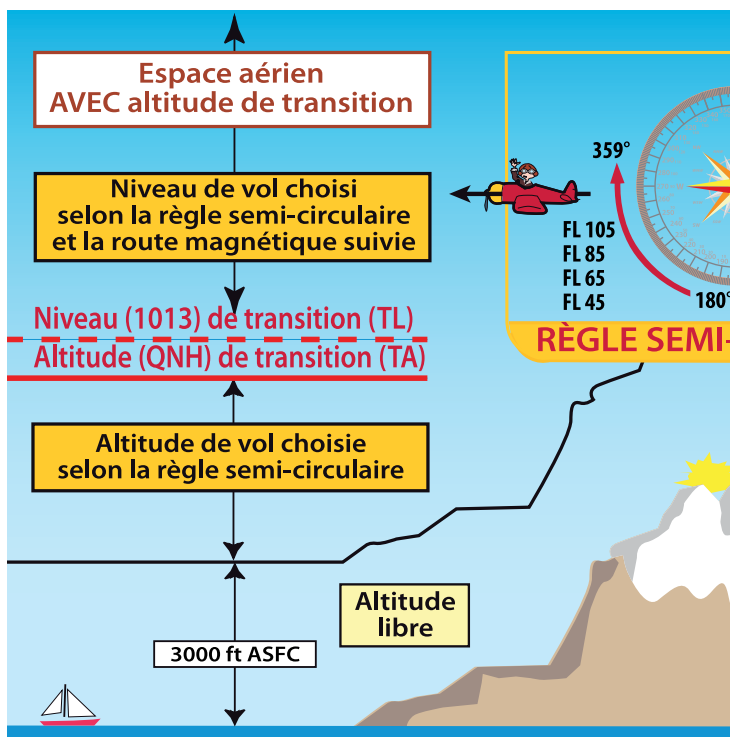
Atterrissage: prendre un plan au-dessus du gros porteur et toucher les roues après son point de toucher.

Décollage: attendre au moins 3 mn avant de décoller derrière un moyen ou gros porteur et prendre un plan au-dessus en quittant le sol avant le point de décollage du gros porteur.

INTERCEPTION : passer sur 121.5

Signification des signaux de l'intercepteur		Signification de la réponse de l'Intercepté	
Se place au-dessus - Battements d'ailes Clignotement irrégulier des feux Large virage en palier	Suivez-moi	Compris j'obéis	Battements d'ailes Clignotement irrégulier des feux et suivre
Dégagement brusque en montée	Vous pouvez continuer	Compris j'obéis	Battements d'ailes
Sortie train, phares allumés Survol piste en service	Atterrissez sur cet aérodrome	Compris j'obéis	Sortie train, phares allumés Survol piste en service et atterrir
Train rentré - Battements d'ailes Clignotement irrégulier des feux	Compris, suivez-moi	Je ne peux pas atterrir	Rentrer train - Clignotement des phares - Survol piste 1000 ft
Dégagement brusque en montée	Compris	Je ne peux pas obéir	Clignotement régulier de tous feux disponibles
Dégagement brusque en montée	Compris	En détresse	Clignotement irrégulier de tous feux disponibles

18 PENDANT LE VOL... niveaux de croisière VFR

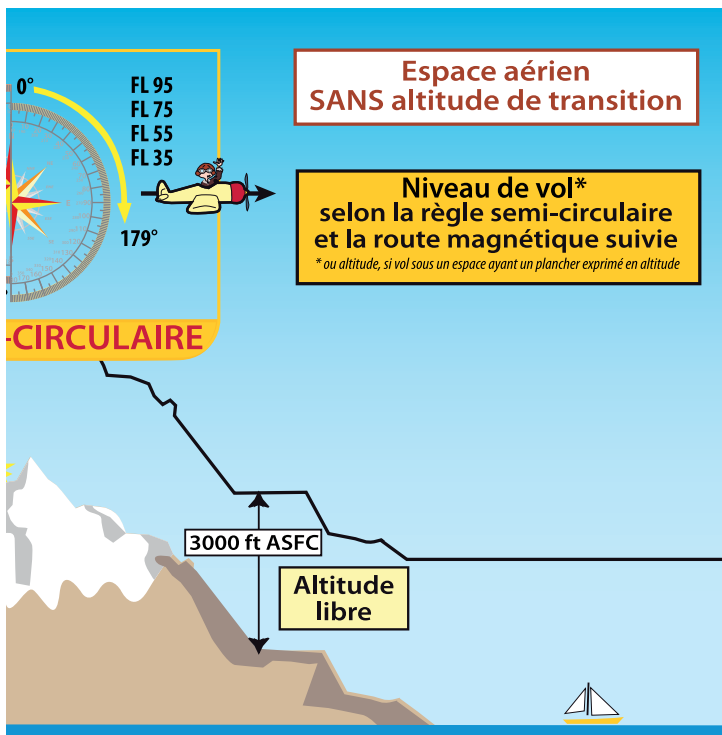


HAUTEURS MINIMALES DE SURVOL

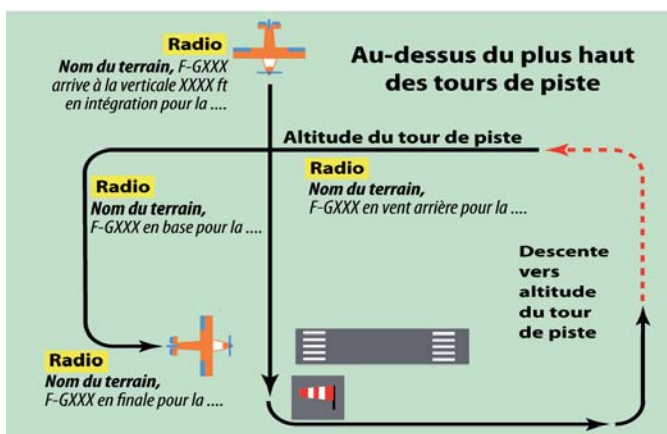
Parc ou réserve naturelle	Etendus Très petit		(Sauf indication contraire sur la carte) 1000 ft
Installations portant une marque distinctive			1000 ft
Agglomérations de largeur moyenne inférieure à 1200 m			1700 ft
Agglomérations de largeur moyenne comprise entre 1200 m et 3600 m			3300 ft
Agglomérations de largeur moyenne supérieure à 3600 m			5000 ft
VILLE DE PARIS		{zone P23}	INTERDIT



Hauteur minimale de survol des agglos, je respecte !



INTÉGRATION SUR UN TERRAIN NON CONTRÔLÉ



Ai-je calculé les distances de décollage et d'atterrissage ?

20 APRÈS LE VOL

CLÔTURE DU PLAN DE VOL

Si la clôture n'a pas été possible à la radio, la faire sans délai au **0810 437 837** (24h/24)

FFA ASSISTANCE

SI INTERRUPTION DU VOL POUR CAS DE FORCE MAJEURE

Appelez le 01 48 826 297

(Ne pas engager de dépense avant accord préalable)
se munir du N° de licence (voir carte fédérale)

MISE À JOUR

DU CARNET DE VOL, DU CARNET DE ROUTE

Au plus tard en fin de journée.

Pour le carnet de route, indiquez les quantités de carburant/huile prises avant ou après le vol. Le remplir avant tout changement de Cdt de bord ou au plus tard en fin de journée. Indiquez les problèmes techniques rencontrés, à défaut RAS puis signez.

REX

RETOUR D'EXPÉRIENCE

Si vous avez rencontré une situation inhabituelle dont l'analyse peut apporter des informations pertinentes pour améliorer la sécurité des vols,

**pensez à communiquer votre expérience
via le site de la Fédération www.ffa-aero.fr
onglet Guide du Pilote, puis Sécurité-REX.**

Par cette démarche vous contribuerez à améliorer la sécurité des vols.

BALISE DE DÉTRESSE

En cas de déclenchement de la balise 406 Mhz par inadvertance, signalez-le aussitôt au

04 72 54 86 86 (24 h/24)

(Centre de coordination de sauvetage)

pour éviter l'activation des recherches



**Attention aux cartes au 1/500000° :
espace aérien couvert jusqu'au FL115.**

MÉTÉO (Prévisionniste)**0899 701 215**

(1,35 € l'accès puis 0,34 € la minute)

ZONES BASSE ALTITUDE ET MANOEUVRE

Pour connaître l'activité:

0800 245 466**PLAN DE VOL****0810 437 837** (24h/24)

(0 810 IFR VFR)

Ce numéro peut servir pour **déposer, modifier ou clôturer un PLAN de VOL** ou obtenir des **informations aéronautiques**.

ZIT ou ZONE P**En cas de pénétration accidentelle dans les ZIT ou Zones P**

✦ signaler l'événement dès que possible à un organisme de la circulation aérienne.

✦ après atterrissage, appeler le **0800 397 375** (24h/24) (Centre National des Opérations Aériennes) afin d'expliquer les circonstances qui ont amené à pénétrer dans la zone.

URGENCE : 112 (appel d'urgence Européen)**CONVERSIONS**

Densité 100 LL 0,72	Densité Jet A1 0,81	Variation température/ altitude 2° C / 1000 Ft	Variation de pression 28 Ft ou 8,5m pour 1 hPa
Livre angl. en kg Kg=(Lb/2)-1/10e	Kg en livre angl. Lb=(Kgx2)+1/10e	Gallon US en litre L=(USGx4)-5%	Litre en Gallon US USG=(L/4)+5%
Mètre en Pied 1 m = 3,28 Ft	Mille naut. en Kilomètre 1 Nm=1,852Km	Fahrenheit en Celsius °C=(°F-32)/1,8	Ma conversion



Survol maritime, mon équipement est-il complet?

22 ABRÉVIATIONS

AAL Au-dessus du niveau de l'aérodrome	FL Niveau de vol	RWY Piste
ACC Centre de contrôle régional	FPL Message de plan de vol déposé	SIV Secteur d'information de vol
AD Aérodrome	H24 Service permanent jour et nuit	SR Heure de lever du soleil
AFIL Plan de vol déposé en vol	HJ Horaire de jour	SS Heure de coucher du soleil
AFIS Service d'infos de vol d'aérodrome	HN Horaire de nuit	STAP Service de transmission automatique de paramètres
AGL Au-dessus du niveau du sol	IAC Cartes de vol aux instruments	TMA Région terminale de contrôle
ALT Altitude	IMC Conditions vol aux instruments	TWR Tour de contrôle
AMSL Au-dessus du niveau moyen de la mer (QNH)	KM Kilomètre	VAC Carte d'approche/atterrissage à vue
APCH Approche	Kt Noeud	VAR Déclinaison magnétique
APP Centre de contrôle d'approche	MSA Altitude minimale de sécurité	VDF Station radio-goniométrique
ASFC Au-dessus de la surface	MSG Message	VH Visibilité horizontale
ATIS Service automatique d'information de région terminale	MSL Niveau moyen de la mer	VIS Visibilité
AZBA Activité zones " basse altitude "	NM Milles marins	VMC Conditions vol à vue
BRG Relèvement	O/R Sur demande	VNE Vitesse max
CAG Circulation aérienne générale	PERM Permanent	VNO Vitesse max en air turbulent
CAM : Circulation aérienne militaire	PLN Plan de vol	VR Vitesse de rotation
CCM Centre de contrôle militaire	PM Piste en dur	VREF Vitesse en finale
CTA Région de contrôle	PPR Autorisation préalable nécessaire	VS1 Vitesse de décrochage en lisse
CTL Contrôle	QDM Route magnétique	VS0 Vitesse de décrochage pleins volets
DTHR Seuil décalé	QDR Relèvement magnétique	VFE Vitesse maxi pleins volets
FIC Centre d'information de vol	QFE Pression atmosphérique à l'altitude de l'aérodrome	VZ Vitesse verticale
FIR Région d'information de vol	QFU Direction magnétique piste	VI Vitesse indiquée
FIS Service ou secteur d'information de vol	QNH Pression atmosphérique réduite au niveau de la mer	VP Vitesse propre
	QTE Relèvement vrai	VS Vitesse sol
	RM Route magnétique	
	RTBA Réseau très basse altitude	

AEROPUBLICATIONS

Commandez en ligne la documentation S.I.A sur www.aeropublications.com



Conditions givrantes, baisse de régime: réchauffe carbu, plein gaz !

✦ Prévisions aviation de MÉTÉOFRANCE

Nom d'utilisateur:

Mot de passe:

✦ OLIVIA

Nom d'utilisateur:

Mot de passe:

✦ CONTACTS CLUB

Téléphone du club:

Téléphone du président:

Adresse du site du club:

Nom d'utilisateur:

Mot de passe:

✦ MINIMAS PERSONNELS (plafond, visibilité, vent traversier)

Ce guide vous est proposé par
la Fédération Française Aéronautique
155, avenue de Wagram 75017 Paris
Tél. 01 44 29 92 00

Mémento téléchargeable sur le site de la fédération:
www.ffa-aero.fr

© FFA 2016- 2017 tous droits réservés

Directeur de la publication: Jean-Michel OZOUX

Les informations publiées dans ce guide ne sont pas contractuelles.

Tenez-vous informé des changements qui prendront effet en cours d'année.

NOTA : numéros en 0 800... appel gratuit depuis un poste fixe - 0 810... coût d'un appel local depuis un poste fixe depuis un portable se renseigner auprès de l'opérateur



Actualisation de ce mémo ?

Message à contactmemo@ff-aero.fr



Fédération Française Aéronautique

Licenciés FFA,
Si la météo se
dégrade au cours
de votre voyage

N'insistez pas !



Utilisez

L'ASSISTANCE INTERRUPTION DU VOL

Pour le licencié FFA, l'assistance de base est acquise automatiquement dès l'adhésion à l'Individuelle Accidents de base.

Pour qui ?

Le pilote licencié FFA et les passagers (4 passagers maximum) voyageant à bord d'un appareil exploité par un aéroclub FFA ou appartenant à une personne privée.

Evénements garantis :

Panne de l'appareil rendant impossible la poursuite du vol,
Météo rendant le décollage prévu impossible,
Maladie, accident ou décès du pilote.

En quels lieux ?

France, Nouvelle Calédonie, Réunion, Martinique, Guadeloupe, Guyane française

Pour quelles prestations ?

Un billet de retour Train 1ère Classe ou avion pour maximum 5 personnes
Hébergement pour tous si le retour n'est pas possible avant le lendemain
Un billet aller simple pour le pilote afin d'aller rechercher l'avion
Un billet A/R pour un mécanicien si l'immobilisation est due à une panne.
Les frais de nourriture, d'hébergement et de salaire du mécanicien restent à la charge du bénéficiaire.



N'engagez aucune dépense sans accord préalable.
Appelez le **01 48 82 62 97**, même le week-end.

Plus de détails sur
www.ff-aero.fr / guide du pilote/ assurances